

Т. Ф. Новак. – М.: Воениздат, 1966. – 568 с. 7. *Указ* Президиума Верховного Совета СССР от 10 мая 1965 г. „О награждении орденами и медалями СССР членов Ровенской коммунистической подпольной организации” // Правда Украины. –12 мая 1965 – № 109(7043). 8. *Полонский Г. А. Об основании и названии села Великий Луг / Г. А. Полонский, Л. Г. Полонский, Н. А. Люшненко // Стратегия развития индустрии гостеприимства и туризма : материалы второй междунар. науч.-практ. конф., (Орёл, 17–18 апр. 2007 г.) – Орел : Орел ГТУ, 2007. – 398 с.* 9. *Полонський Г. А. Великий Луг. Історія села (1794–1967 рр.) // Факти. Фотодокументи 1930-х–2000-х рр. / [упоряд. : Л. Г. Полонський, М. О. Люшненко]. – Тернопіль: Новий колір, 2008. – 138 с. – (Серія „Історія малих сіл України”).* 10. *Там само.* 11. *Бондарчук Л. І. Кожному мила своя сторона: Кращезнавчі нариси про видатних людей, минуле Житомирщини, обряди і звичаї населення краю. Ч. 2 / [упоряд.: Л. Бондарчук, Л. Демченко]. – К.: Аверс, 1998. – 312 с.*

Надійшла до редколегії 17. 02. 09

УДК 629.366 (477)

Н. В. ЄПІФАНОВА, НТУ «ХПІ»

ТРАКТОРОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ СВІТОВОГО РОЗВИТКУ

В данній статті автором зроблена спроба відобразити шлях розвитку галузі тракторобудування України від зародження і до 80-х років ХХ століття на фоні розвитку тракторобудування провідних країн світу.

In this article the author makes the attempt to display a way of development of tractor construction in Ukraine from origin and to the 80th years of XX century on the background of leading countries of the world tractor construction development.

Тракторобудування є однією з галузей машинобудівного комплексу, що працює на задовільнення потреб різних галузей, таких як: сільське господарство, будівництво дорожніх машин, підйомно-транспортного комплексу тощо. Зважаючи на це, дослідження тракторобудування було і залишається досить актуальним питанням сучасної науки.

У наукових працях, присвячених питанню історії розвитку тракторобудування в Україні, аналіз яких зроблено нами, поки що не знайшло відображення саме порівняння розвитку цієї галузі у різних країнах. Аналіз історії розвитку тракторобудування, що зроблений у працях Г. В. Лупаренко «Історія становлення тракторобудування на території України в першій третині ХХ століття», О. Й. Куюна «Машинобудування України і внесок учених Академії наук УРСР у його розвиток», В. В. Бібліка «Харківський тракторний завод імені С. Орджонікідзе (Сторінки історії)» та ін., показує, як досліджувалась галузь тракторобудування у різні періоди. В. В. Біблік подає нам характеристику лише одного заводу України. При цьому висвітлює питання Харківського тракторного заводу (ХТЗ) лише з позиції позитивних перетворень під впливом науково-технічного прогресу, з початку 1930-х рр. і до ХХ ст., як і в інших працях, тут відсутній критичний матеріал [1; 2; 3].

Актуальність висвітлення теми є очевидною. Це пов'язано з тим, що до сьогодні дослідники поки що не створили наукових праць, з яких можна було б зробити висновки про справжній науково-технічний і технологічний рівень вітчизняного тракторобудування. Не маючи порівняння з тим, як це відбувалось у країнах зарубіжжя, важко дати однозначно відповідь на питання, чому галузь виробництва тракторів в Україні прийшла до занепаду.

Метою нашого дослідження є необхідність об'єктивно показати усе те, що супроводжувало цю галузь в її розвитку. Особлива увага при цьому приділена промисловому виробництву тракторів в Україні.

Перші колісні трактори з застосуванням у якості двигуна парової машини, як відомо, з'явилися ще у Англії та Франції у 1930-ті рр. XIX століття.

У 1876 р. було побудовано паровий трактор у США, проте у сільському господарстві цієї країни трактори почали використовувати лише з 1890 р. Умови для розвитку сучасного типу трактора склалися лише на початку XX століття з розвитком двигунів внутрішнього згоряння та накопиченням певного досвіду з їх експлуатації на автомобілях. Уже на початку 1900-х рр. на заводах компаній «Хорнсбі», «Харт-Парр» у США було розпочато виробництво тракторів з двигунами внутрішнього згоряння. Трактори перших випусків були важкими, ненадійними у роботі, вони важили до 10 тон при потужності двигуна 22 – 45 к.с., діаметр ведучих коліс перевищував 2,5 м. Перші колісні трактори були вкрай недосконалими, зокрема мали занадто великий тиск на ґрунт, тому провідна американська фірма «Холт» налагодила виробництво тракторів з гусеничним рушієм [4, с.398-399].

У Франції у 1938 р. було випущено усього 1750 шт. тракторів, але вже у 1955 р. французькою промисловістю виготовлено 65000 тракторів. Серед фірм, що випускали подібну техніку можна відзначити такі: «Вандевер», «Сосьєте Франсез», «Вієрзон», «Сифт», «Чемпіон». Ці фірми на той час випускали трактори від 3 до 7 моделей та модифікацій потужністю від 14 – 16 до 50 – 60 к.с [5, с.11-12].

З початку 1950-х рр. XX століття у Англії існували заводи, що випускали трактори таких фірм, як: «Масей Гарріс Фергюсон», «Форд мотор компані», «Мак-Кормік Інтернешнл», «Девід Браун» тощо, а також підприємства, що випускали двигуни для сільськогосподарської техніки «Стандарт» та «Перкінс». Тракторна промисловість Англії виготовляла на той час 110 – 140 тис. сільськогосподарських тракторів на рік (до цієї кількості не увійшли малогабаритні трактори потужністю менше 10 к.с.). На першу половину 1955 р. випущено приблизно 78 тисяч тракторів. У Англії переважало тоді виробництво колісних тракторів. 70 – 80% колісних і 50 – 75% гусеничних тракторів, що виготовляла ця країна, ішло на експорт. На той час у Англії налічували 107 різноманітних моделей та модифікацій тракторів [6, с.3-8].

У 1956 р. на Лейпцигській весняній ярмарці було продемонстровано значну кількість сільськогосподарських машин різних фірм Германської Демократичної Республіки, зокрема: «Ланц», «Клаас», «Ганоман», «Мерседес-Бенц», «Бауть», «Хардер», «Дейтц», «Ритшар», «Норман», «Фендт», «Альгайер» тощо. За 1955 р. промисловістю Німеччини було виготовлено і поставлено машинно-тракторними станціями 3866 тракторів та 1004 зернозбиральних комбайнів [7, с. 3-4].

Історія тракторобудування в Україні є невід'ємною частиною сільгоспашинобудування на території колишньої Російської імперії та Радянського союзу. Воно бере свій початок ще з XVIII століття. У 1791 р. механік І. П. Кулібін винайшов триколісну «коляску-самокатку» з двома ведучими та одним напрямним колесом. Навіть тут було використано низку механізмів та пристроїв, що зустрічаються у сучасному тракторі: коробка зміни передач, роликові підшипники, гальма, маховик тощо. Згодом, у 1837 р. Д. А. Загряжський створив рушій, що принципово відрізнявся від коліс. Вважається, що саме він являє собою попередника гусеничного рушія [8, с. 9; 9, с. 9].

Тракторобудування на території Російської імперії набуває поширення у середині XIX століття і пов'язано це з ім'ям Федора Абрамовича Блінова, який у 1879 р. запатентував, а у 1888 р. побудував перший у світі трактор з металевими гусеницями, кожна з яких рухалась за допомогою окремої парової машини. Потужність цього трактора була достатньою для роботи з кількома плугами. Потужність двигунів трактора 10 – 12 к.с. при 40 об/хв, швидкість – до 3 верств на хвилину [10, с. 10-13].

До появи трактора Блінова у сільському господарстві були локомотиви, але можливість їх використання була тільки у заможних поміщиків, оскільки вони дорого коштували. Дешевше на той час було використовувати ручну робочу силу. Проте згодом механізація на селі відбувалася більш активно. З'явився автоплуг Штока. Унаслідок розвитку сільського господарства у Російській імперії, через реформу початку XX століття збільшилась кількість заможних господарств, що призвело до розвитку виробництва техніки та зменшення її вартості. Цього часу було доволі поширено увезення тракторів з-за кордону, яке поступово зменшувалося з появою власних підприємств з вироблення техніки [1, с. 55-60].

На початку XX століття Україна стала головним регіоном сільськогосподарського машинобудування всієї країни. У 1913 р. було випущено на російський ринок землеробських машин на суму 60508 тисяч карбованців, з яких Україна дала понад п'ятдесят відсотків усього виробництва. Однак, рівень тогочасної техніки, що вироблялась у державі, був низьким. Це зумовлено тим, що на той час використовували в основному ручну працю, матеріали не надто високої якості. Крім того були високими ціни на транспо-

рвні витрати, низький рівень використання двигунів, верстатів та іншого обладнання, а також недостатня кваліфікація робітників. [11, с.83-84].

Перші трактори почали виробляти невеликими серіями після Першої світової та громадянської війн. Однак, ще до цього, в Україні було розпочато роботу над створенням дешевого та простого за будовою трактора «Запорожець», що розрахований на одноосібне господарство. У 1914 р. на заводі сільськогосподарських машин А. Я. Копа створена спрощена конструкція такого трактора, але з початком війни завод припинив роботу над машиною. Лише у 1923 р. перша партія тракторів «Запорожець» була випущена заводом у Кичкасі, згодом такі трактори випускав завод «Красний прогрес» у м. Великий Токмак. Усього було випущено близько 500 тракторів [11, с. 81-85].

Історія тракторобудування у м. Харкові бере свій початок з Харківського паровозобудівного заводу (ХПЗ) імені Комінтерна. Саме тут у 1924 р. розпочато виробництво тракторів на гусеничному ході «Комунар». Прототипом його був німецький трактор «Напомат». «Комунар» був на той час найпотужнішим трактором з тих, що виготовлялись тоді на території СРСР. За потужністю та якістю він не поступався кращим тракторам США. Цей трактор мав чотиритактний карбюраторний (карбюратор типу «Зеніт») двигун автомобільного типу, вага цього трактора – 8,5 тон, максимальна швидкість – 15,2 км/год. «Комунар» був першим зразком гусеничної техніки, що виготовлялась на ХПЗ ім. Комінтерну, випускався у трьох варіантах – з двигуном на гасі потужністю 50 к.с. і на бензині потужністю 75 к.с та 90 к.с. [12, с. 73-74; 13, с. 46, 76, 114].

Раніше певних успіхів у тракторобудуванні досяг завод сільськогосподарських машин «Луч» товариства Классен, Фрезе і Дік у селі Барвенково Харківської губернії. Тут побудовано колісний трактор з двигуном 15 к.с. і автопług, які досить успішно працювали на полях місцевих землевласників [11, с. 85].

З 1925 р. політика радянської держави передбачала перехід промисловості на індустріальний розвиток. Одним із цих напрямків стало будівництво тракторних заводів з метою забезпечення сільського господарства новою технікою, оскільки у зв'язку з колективізацією виникла потреба у обробці великої площі земель. З переходом радянського суспільства до індустріального способу господарювання, у 1930-х роках здійснено ряд відповідних заходів, які докорінно змінили соціально-економічні відносини у державі. Почало розвиватись сільськогосподарське машинобудування, зріс попит на високопродуктивну та потужну агротехніку. Це, у свою чергу, вплинуло на зміни у номенклатурі виробів тракторобудівних підприємств на бік нарощування ними випуску машин та агрегатів більш складних конструкцій та за більш досконалими технологіями. В результаті об'єктивно виникло питання створення системи науково-технічного забезпечення промисловості із виробництва сільськогосподарської техніки. У 1930-х роках роль провідних органі-

зацій у цьому питанні відігравали спеціалізовані академічні науково-дослідні установи і наукові підрозділи вищих навчальних закладів з комплексної механізації та електрифікації сільського господарства. Між тим, заходи уряду з централізації управління економікою, які передбачали запровадження єдиної науково-технічної політики у всіх промислових галузях, у тому числі й у сільгоспмашинобудуванні, містили у собі кроки у бік створення власне галузевих науково-дослідних та проектно-технологічних установ. Таким чином, до початку 1940-х років сфера виробництва аграрної техніки набула всі необхідні ознаки галузі – великі промислові потужності, власну систему управління науково-технічним розвитком та необхідні вузько спеціалізовані підгалузеві структури (як наприклад – сільськогосподарське двигунобудування) [14, с. 3; 15, с. 156-157].

У 1923 р. почали складати колісні трактори заводи – Коломенський машинобудівний та «Красний прогрес» у Запоріжжі. У 1923-1924 рр. у одному з цехів маркштадтського заводу «Відродження» були створені дослідні зразки трактора «Гном». Тоді ж збирали перші трактори заводи – Путилівський, Харківський паровозобудівний та сільськогосподарського машинобудування у Брянську. Однак масове виробництво налагодити на той час так і не вдалося, оскільки не вистачало коштів, кадрів, а головне, тракторобудування намагалися організувати як побічне виробництво на підприємствах загального машинобудування. Останнє робило неможливим багатосерійний випуск машин. У 1928 – 1929 рр. у країні було випущено лише 4553 трактора, а з-за кордону ввезено 35 806 машин. Таким чином, з'явилася гостра потреба у будівництві власних тракторних заводів та виділення тракторобудування у окрему галузь сільськогосподарського машинобудування [16, с. 6-7].

З появою нової сільськогосподарської техніки виникла потреба її обслуговування. 1928 р. з'явилися майстерні, які забезпечували ремонтування машини у польових умовах, а також дозволяли виконувати їх технічний огляд. Уже в 1930 р. було сконструйовано пересувну майстерню з площею обслуговування 8000 – 10000 га. Також установлено, що на той час були і польові майстерні, які вміщали два трактори СТЗ і являли собою навіс, стінки і дах якого були обтягнуті матрацами, які в свою чергу набивалися соломкою. Стовпи для побудови навісу вкопувались у землю. Для здійснення ремонту чи огляду трактора в майстерні знаходилась оглядова яма, на якій встановлювалась машина, яка ремонтувалась [17, с. 73].

У 1929 р. перші три гусеничні трактори склали робітники Обухівського заводу. 1930 р. в тракторному відділові ХПЗ під керівництвом Н.Г. Зубарева почалося проектування більш досконалого та потужнішого, ніж «Комунар», трактора «Комінтерн». У 1931 р. було виготовлено три дослідні зразки цього трактора потужністю 100 к.с., а у серійному виробництві виготовлено 920 тракторів. Трактор «Комінтерн» – це потужна швидкохідна гусенична ма-

шина, що призначена для різноманітних важких сільськогосподарських та транспортних робіт. Його визначальні характеристики – малий тиск на ґрунт та висока прохідність (подолання німічних ґрунтів, бездоріжжя, глибокого снігу, мілководних річок і т. ін.). До серії трактор пішов з двигуном 120 к.с., у якості пального використовувався бензин [12, с. 76-77].

Восени 1929 р. Вища Рада народного господарства СРСР ухвалила рішення щодо будівництва одного з провідних тракторних заводів України – Харківського тракторного заводу (ХТЗ).³ 1931 р. у м. Харкові починалось будівництво спеціалізованого тракторного заводу, до цього були лише цехи, що виробляли трактори, але цього було замало, оскільки виробництво тракторів – це справа, що потребує великої кількості допоміжних структур, зокрема таких як: цех дослідного виробництва, ремонтно-механічний, ливарний, ковальський тощо. ХТЗ був зданий у експлуатацію в 1931 р. Програмою на 1931 – 1932 рр. було заплановано повне використання потужності заводу. На перший квартал роботи заводу (жовтень – грудень 1931 р. встановлено завдання – випустити 1300 тракторів, при цьому за перший місяць кварталу – лише 50 тракторів [3, с. 34; 18, с. 3].

На той час одне з провідних місць у машинобудівній промисловості посідає тракторобудування, обсяг якого становив 12% всієї продукції машинобудування України. Колектив ХТЗ, що виготовив у 1931 р. свій перший трактор, уже у наступному році випустив на поля країни 16 тисяч тракторів власної марки, в 1934 р. – 40400 тракторів [2, с. 8].

Першими з конвеєра ХТЗ зійшли трактори СХТЗ-15-30. Це були колісні машини, що працювали на гасі, потужність двигуна – 30 к.с., такий трактор міг тягнути тільки трикорпусний плуг із швидкістю не більше, ніж 3,5 км/год. Це був найбільш універсальний на той час радянський трактор, беручи до уваги те, що трактори «Універсал-1», «Універсал-2» Путилівського заводу використовувати в оранці було нерационально. У 1935 р. ХТЗ випустив перші колісно-балонні трактори-тягачі, а з 1937 р. було розпочато випуск гусеничного трактора СХТЗ-НАТІ-ІТА, продуктивність якого була в два рази вище, ніж у колісного. Цей трактор був розроблений у період з 1931 по 1936 роки. Харківським і Сталінградським тракторними заводами, разом з науково-дослідним інститутом НАТІ (м. Москва). СХТЗ-НАТІ-ІТА мав чотиритактний гасовий двигун ІМА водяного охолодження потужністю 52 к.с. До колісних тракторів, що виробляв ХТЗ, належали також ті, що випускалися протягом 1934 – 1935 рр. Це були дослідні зразки тракторів Д-5. Протягом же 1935 – 1936 рр. підприємство опанувало першу в Радянському союзі серію тракторів з дизель-моторами Д-6 власної конструкції. Ці машини, яких було випущено близько 250 штук, добре зарекомендували себе в різних галузях народного господарства. Наприкінці 1938 р. на ХТЗ розпочато випуск газогенераторних тракторів ХТЗ - Т2Г, які було розроблено на базі газового трактора СТЗ-НАТІ-ІТА. Випуск цього типу тракторів тривав до 1941 р. За

цей період було випущено 16 тисяч машин. Трактор працював на деревині, мав потужність 45 к.с., важив 5850 кг, мав чотири передачі уперед та одну назад [15, с. 55; 3, с. 243].

Станом на 1940 р. ХТЗ являв собою гігант тракторобудування, що його було оснащено за останнім словом техніки. Він випускав за рік 40 тисяч гусеничних тракторів, серед яких 10 тисяч газогенераторних, він мав збагатитися новою базою сталевого литва. Однойменний цех на той час уже виплавляв у своїх електропечах понад 90 тисяч тонн литва на рік [15, с. 55].

Однак надалі відбулися події, що суттєво змінили хід роботи заводу. Ще в червні 1941 р. за рішенням керівництва було евакуйовано на Сталінградський (зараз Волгоградський) тракторний завод декілька цехів ХТЗ. На основі цього обладнання було організовано шість нових цехів. А з 18 вересня по 20 жовтня проводилась евакуація всього заводу. Вона проводилась за визначеним планом, цілодобово [16, с. 110].

Після війни було відновлено зруйнований ХТЗ. При цьому велику кількість верстатів і обладнання надали Московський та Горьківський автомобільні заводи, ці ж заводи направили до Харкова інженерно-технічний персонал [19, с. 244].

Після звільнення у 1943 р. Харкова від фашистських окупантів відновив серійне виробництво молотарок завод «Серп і молот», налагодили випуск продукції харківські заводи транспортного машинобудування, електромеханічний та інші. За четверту п'ятирічку (1946 – 1950 рр.) виробництво тракторів порівняно з 1940 р. подвоїлося. Загальний рівень машинобудівної промисловості в Україні у 1950 р. на 50% перевищив довоєнний. У цьому є визначна заслуга ХТЗ, що за післявоєнні роки збільшив виробничу потужність. Вже у липні 1948 р. з заводівського конвеєра зійшов п'ятнадцятитисячний гусеничний трактор «СХТЗ-НАТІ» післявоєнної конструкції. З 19 листопада 1949 р. завод почав виробляти нові дизельні гусеничні трактори ДТ-54, що відзначалися найвищими конструктивними та експлуатаційними якостями і більшою продуктивністю. Уперше за історію ХТЗ перехід на випуск цього трактора було здійснено без зупинки конвеєра. [2, с. 16; 20, с. 18].

У 1951 р. Харківським тракторним заводом був розроблений і в 1951 р. поставлений на виробництво садово-городній трактор ХТЗ-7 з бензиновим двигуном потужністю 12 к.с. і силою тяги на кріюці 0,6 тон. Згодом, у 1955 р., ХТЗ освоєє виробництво тракторів ДТ-14 з одноциліндровим дизельним двигуном потужністю 14 к.с. За період з 1955 по 1958 рр. було випущено понад 46 тисяч таких тракторів. У 1960 р. виробництво тракторів зросло до 88 тисяч фізичних одиниць. Якщо порівняти з 1950 р., то це буде приблизно в 3,9 разів більше. Тракторний парк республіки становив 182, 4 тисяч машин, або за вказані 10 років збільшився в 1,85 рази [19, с. 246-248].

Ситуація з сільгоспмашинобудуванням погіршилась у 80-ті роки. Тракторне і сільськогосподарське машинобудування становило у 1980 р. 65%, а у 1988 р. – 62,5% загального обсягу (у порівнянних цінах) продукції, що забезпечує агропромисловий комплекс засобами виробництва. Хоча на той час існувало багато підприємств, що займали значне місце у сільськогосподарському машинобудуванні не лише України, але і у всесоюзному машинобудуванні: «Дніпропетровський комбайновий завод», «Львівхісмсільгоспмаш», «Тернопільський комбайновий завод», «Харківтракторзапчастина» та інші. Однак, ці заводи виготовляли застарілу техніку, яка не могла цілком задовольнити тогочасні потреби сільського господарства [21, с. 89-90].

Крім того, існувала ситуація постійного не визначення конкретних напрямків і обсягів сільськогосподарського виробництва для кожного з загальносоюзних відомств машинобудування, і передусім його провідної складової – тракторобудування, що поступово призвело до зменшення виробництва сільськогосподарської техніки, а з часом (враховуючи економічну та політичну ситуацію у країні) і до закриття заводів, що її виробляли [22, с. 140].

Таким чином, проведений стислий огляд фрагментів історії розвитку вітчизняного сільськогосподарського машинобудування, дає загальну уяву щодо вагомості внеску України і, насамперед, Харківщини, як виробника і постачальника тракторів для всього Радянського союзу, а також щодо певних напрямів їх удосконалення.

Список літератури: 1. *Лупаренко Г. В.* Історія становлення тракторобудування на території України в першій третині ХХ століття: дис. ... канд. іст. наук: 07.00.07. / Лупаренко Григорій Володимирович. – К., 2006. – 210 с. 2. *Куюн О. Й.* Машинобудування України і внесок учених Академії наук УРСР у його розвиток / О. Й. Куюн, В. Д. Гаврилов. – К.: Видавництво академії наук Української РСР, 1958. – 44 с. 3. *Харківський тракторний завод імені С. Орджонікідзе.* (Сторінки історії) / [авт. тексту В.В. Біблік]. – Х.: Прапор, 2008. – 260 с. 4. *Аптекарь М. Д.* История инженерной деятельности / М. Д. Аптекарь, С. К. Рамазанов, Г. Е. Фрегер. – К.: Аристей, 2003. – 568 с. 5. *Тракторы и сельскохозяйственные машины Франции* / [обзор составил инж. И. С. Чурбанов]. – М.: ЦБТИ, 1958. – 104 с. 6. *Тракторное и сельскохозяйственное машиностроение Англии: краткий обзор* / [ред. А. Демиденко, П. Петров]. – М.: Центральное бюро технической информации, 1956. – 144 с. 7. *Тракторы и сельскохозяйственные машины на Лейпцигской и Венской ярмарках (Краткий обзор)* / [сост. М. А. Пустыгин]. – М.: Центральное бюро технической информации, 1957. – 79 с. 8. *Из истории отечественного тракторостроения* // Дизель-курьер. – 2006. – №2. – С. 9. 9. *Трактор конструкции Ф. А. Блинова* // Дизель-курьер. – 2006. – №2. – С. 9. 10. *Исаев А. С.* Создатели первых отечественных тракторов / А. С. Исаев. – М.: Знание, 1957. – 24 с. 11. *Войтюк Д. Г.* Зародження сільськогосподарського машинобудування в Україні / Д. Г. Войтюк, В. І. Кравчук, Г. І. Живолуп // Дослідження з історії техніки. – 2002. – Вип.2. – С. 81 – 86. 12. *ХПЗ – Завод имени Малышева. 1895–1995.* Краткая история развития / [А. В. Быстриченко, Е. И. Добровольский, А. П. Дроботенко и др.]. – Х.: Прапор, 1995. – 792 с. 13. *Харьковское конструкторское бюро по машиностроению имени А. А. Морозова* / [А. И. Веретенников, И. И. Рассказов, С. Н. Басок и др.]; под общ. ред. М. Д. Борисюка. – Х.: РА «Ирис», 1997. – 136 с. 14. *Анненков І. О.* Розвиток сільськогосподарського машинобудування України (питання періодизації) [Електронний ресурс] // Історія науки і графістика. – 2009. –

Вип. 1. **15.** *Вергунов В. А.* Нариси історії аграрної науки, освіти та техніки / В. А. Вергунов. – К. : Аграрна наука, 2006 – 492 с. **16.** *Родионов В. А.* Рожденный дважды: Очерк / В. А. Родионов, П. Н. Анненков. – Х. : Прапор, 1981. – 343 с. **17.** *Вечурко С. І.* Зародження та розвиток мобільних засобів для обслуговування сільськогосподарської техніки // Історія освіти, науки і техніки в Україні: матеріали четвертої конференції молодих учених та спеціалістів, (Київ – Харків, 29 січня 2008 р.) / УААН, ДНСГБ, Центр історії аграрної науки, Інститут рослинництва ім. В. Я. Юр'єва УААН – К. : 2008. – С. 72 – 74. **18.** *Очерк истории развития Харьковского тракторного завода имени Орджоникидзе (1931 – 1961)* / [В. Г. Лысенко, А. И. Эпштейн, Н. П. Чирков и др.] ; под ред. Е. А. Киян. – Х. : Харьковское книжное издательство, 1962. – 297 с. **19.** *Сільське господарство України – від минулого до сьогодення: у 4-х т. Т.2 : від становлення земельних відносин до комплексної механізації виробництва* / [М. В. Зубець, В. І. Власов, І. В. Годунов и др.] – К. : Аграрна наука, 2005. – 280 с. **20.** *Харьковский тракторный завод им. С. Орджоникидзе. Музей рабочей славы. Путеводитель* / [авт. текста В. Ф. Заремба]. – Х. : Прапор, 1976. – 31 с. **21.** *Анненков І. О.* Загальна характеристика виробництва сільськогосподарських машин в Україні у 80-і роки ХХ ст. / І. О. Анненков // матеріали 3-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії техніки», (Київ, 21-22 жовтня 2004 р.) – К. : ПП «ЕКМО», 2004. – С. 88–93. **22.** *Анненков І. О.* Структура галузі сільськогосподарського машинобудування в Україні у 1980-ті роки / І. О. Анненков // матеріали 5-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії техніки», (Київ, 19-20 жовтня 2006 р.) – К. : ПП «ЕКМО», 2006. – С. 139–141.

Надійшла до редколегії 10. 06. 09

УДК 621.181

О. В. ЄФІМОВ, д-р. техн. наук, проф.; **Л. І. ТЮТЮНИК**, канд. техн. наук;
Л. А. ІВАНОВА, НТУ «ХПІ»

ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ СЕРТИФІКАЦІЇ ЕНЕРГОМАШИНО- БУДІВНОЇ ПРОДУКЦІЇ В РЯДІ ПРОМИСЛОВО- РОЗВИНУТИХ КРАЇН ТА ЇЇ ПЕРСПЕКТИВИ В УКРАЇНІ

Розглянуті історія розвитку сертифікації енергомашинобудівної продукції, статус та її особливості в ряді промислово-розвинутих країн. Проведено аналіз та оцінено перспективи розвитку сертифікації енергетичного обладнання в Україні.

Considered history of development of certification of power machine-building products, status and its features in a number of the industrially-developed countries. The analysis prospects of development of certification of power equipment in Ukraine is conducted.

Ідея сертифікації і загальне її поняття відомі давно. З давніх пір клеймування продукції виробником було підтвердженням її високої якості. Запевнення продавця покупцю щодо якості продукції були першою і найбільш простою формою того, що зараз називається сертифікацією [1, с. 79].

Сертифікація тісно пов'язана із стандартизацією. Коли виробник продукції вперше почав стверджувати, що вона відповідає вимогам загальноприйнятого стандарту, це означало, що вже зародилася первинна норма сертифікації. Клеймування продукції, видача логотипу торгової марки або сертифікату для підтвердження відповідності стандартам – все це входить в загальне поняття сертифікації.